

4<sup>a</sup> EDIZIONE

17 agosto 1940 - La  
Germania inizia la guer-  
ra sottomarina totale.

**7**  
**ANNI**  
**di**  
**GUERRA**

**FOTOSTORIA**  
del secondo conflitto mondiale  
visto dalle due parti in lotta  
*Pubblicazione settimanale*

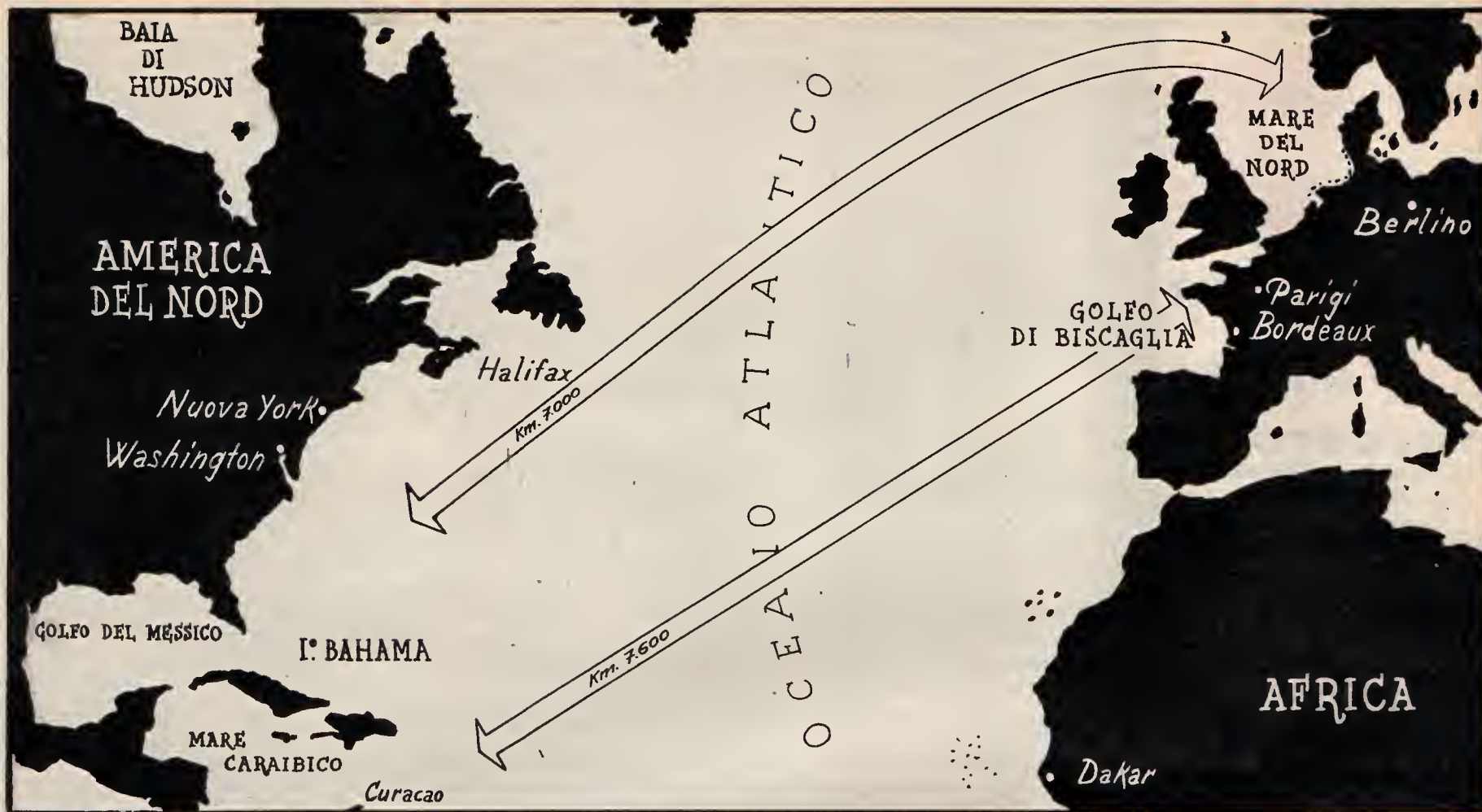


# 7 LA BATTAGLIA DELL'ATLANTICO

10 Novembre 1963

L'arma sottomarina germanica all'attacco  
26 sommergibili italiani forzano Gibilterra  
L'occupazione di Sollum e di Sidi el Barrani





Nel marzo 1917 l'ammiraglio britannico Jellicoe aveva dichiarato che se la Germania avesse mantenuto lo stesso ritmo nell'offensiva sottomarina fino a novembre, l'Inghilterra avrebbe inevitabilmente perso la guerra. La grande isola assediata avrebbe dovuto, cioè, alzare la bandiera bianca perché non sarebbe stata in grado di rifornire le truppe di armi e di munizioni, di provvedere al sostentamento della popolazione civile e di far lavorare le fabbriche. In una parola: senza i rifornimenti dal mare non avrebbero potuto vivere giacché la cifra degli affondamenti aveva superato i diciotto milioni di tonnellate. Anche nel corso del se-

condo conflitto mondiale, la potente flotta sottomarina tedesca creò gravi preoccupazioni ai britannici, raggiungendo, in alcuni periodi, punte elevatissime di affondamenti. Cominciata quasi in sordina, l'offensiva della flotta subacquea dell'amm. Doenitz, si sviluppò in tutta la sua imponenza nell'estate del 1940. In quei mesi fu combattuta nell'Atlantico, nel Golfo di Biscaglia e nel Mare del Nord una lotta gigantesca che è passata alla storia come la « Battaglia dell'Atlantico ». In questa battaglia l'Inghilterra lottò per la vita o per la morte. Nella cartina le principali rotte dei convogli alleati spesso teatro di epiche battaglie con sommergibili tedeschi e italiani.

## LA BATTAGLIA DELL'ATLANTICO

In entrambi i conflitti mondiali la Germania iniziò con inesplicabile ritardo la guerra sottomarina ad oltranza. Nella prima guerra, giunse a questa decisione il 9 gennaio 1917. Nella seconda, il blocco totale e la guerra dei sommergibili senza restrizioni fu proclamata il 17 agosto 1940. Perché, nell'uno e nell'altro caso, tanto ritardo? La spiegazione è di carattere politico ed è strettamente legata alla tenace speranza germanica di mantenere gli Stati Uniti fuori del conflitto, nonchè alla necessità di non tirare troppo la corda con gli altri neutrali, ugualmente danneggiati dall'attività dei sommergibili.

Ma si trattò, sia nel 1914 che nel 1939, di un gravissimo errore che precluse alla Germania la possibilità di dare alla Gran Bretagna il colpo decisivo. L'Inghilterra, per la sua posizione insulare dipende infatti, per i rifornimenti essenziali, sia di materie prime per le industrie, sia per i bisogni alimentari delle popolazioni, dal mare. Interrompere per un certo tempo il flusso continuo delle navi nei suoi porti, significa dunque rendere impossibile la vita sulla Grande Isola. Porre intorno alle sue coste, un ferreo blocco, significa trasformarla in una grande fortezza assediata, destinata a cadere per fame in breve tempo. L'Inghilterra era stata in una simile drammatica situazione nei primi mesi del 1917, appena proclamato il blocco totale. E la situazione si riprodusse fedelmente nell'estate del 1940 dopo la stasi quasi completa che aveva contraddistinto i primi mesi dell'anno. Quale sarebbe stata l'efficienza bellica della Gran Bretagna se l'offensiva fosse cominciata prima? Se cioè i tedeschi, ammaestrati dall'esperienza della Marina Imperiale di Guglielmo II nel primo conflitto, avessero iniziato la « Battaglia dell'Atlantico », senza le limitazioni volute dal diritto internazionale, fin dal giorno dell'attacco contro la Polonia? E' difficile rispondere a questa domanda. E' certo, comunque, che il numero di sommergibili in servizio nella Marina tedesca all'inizio della seconda guerra mondiale non era elevato. Ma, anche con un numero di sommergibili limitato, i risultati non sarebbero mancati, come non mancarono, del resto, pure fra alti e bassi, fino a quando le esigenze delle operazioni in Scandinavia non costrinsero i tedeschi a

concentrare le loro forze navali, di superficie e sottomarine, nelle acque norvegesi. La Marina tedesca entrava in guerra, il 3 settembre 1939, con 57 sommergibili, dei quali 15 erano in mare, impiegati subito in missioni di guerra. Tra il settembre 1939 e il luglio 1940 ne entravano in servizio, altri 11, insufficienti però a rimpiazzare i 12 « U-Boote » perduti nello stesso periodo. Solo alla fine dell'anno e all'inizio del successivo 1941 la produzione sottomarina cresceva progressivamente, consentendo una condotta più intensa nella battaglia dell'Atlantico.

Comunque, nel maggio del 1940, ancor prima della dichiarazione di blocco totale, la guerra sottomarina aveva avuto una ripresa considerevole, per raggiungere, nei mesi successivi, fra il giugno e il settembre, le punte più elevate. Erano anche le conseguenze dell'occupazione delle basi norvegesi, che rendeva possibile il controllo dell'imboccatura settentrionale del Mare del Nord. Poi, malgrado la posa da parte degli inglesi di un immenso campo minato dalle isole Oreadi alla Manica, a protezione del traffico diretto a Edimburgo, Hull e Londra, la costituzione di nuove basi tedesche tra Le Havre e Bordeaux, nonchè tra Calais e Ostenda, fu per i britannici un nuovo grande colpo: cadevano infatti nel raggio d'azione dei sommergibili tedeschi anche i porti della costa occidentale mentre quelli della Manica diventavano praticamente inutilizzabili a causa dei continui attacchi aerei.

La situazione era dunque critica, per la Gran Bretagna, a pochi mesi dall'occupazione della Francia. Estromessa dal continente, attaccata dall'arma aerea nei suoi centri più vitali, minacciata dall'invasione, dai paracadutisti, severamente impegnata in Africa, l'Inghilterra s'avviava infatti al collasso interno per la crescente attività dei sommergibili che stavano per affamarla.

Se si salvò dalla stretta mortale, l'Inghilterra lo deve, più che alla tenacia del suo premier, Churchill, più che all'abnegazione della popolazione civile, più che all'eroismo dei marinai, all'apporto delle marine mercantili dei paesi invasi, nonchè alla cessione, da parte americana, di un nucleo di 50 vecchi cacciatorpediniere della classe « Flush Deck », rivelatisi in quella circostanza

preziose unità antisommergibili. Olanda, Norvegia, Danimarca e almeno in parte la Francia, diedero infatti alla navigazione mercantile britannica, una volta occupato il loro territorio nazionale, le loro navi, che reintegrarono così i vuoti spaventosi aperti dall'offensiva degli « U-Boote ». Il resto fu fatto con la cessione di numerosissime unità mercantili da parte di vari paesi non belligeranti.

In ogni modo, fin dall'inizio della guerra sottomarina tedesca, le perdite britanniche erano gravi. Nei quattro mesi di guerra del 1939, gli « U-Boote » colavano a picco 810.000 tonnellate di naviglio avversario. Nei dodici mesi del 1940, altre 4.407.000 tonnellate finivano in fondo al mare. La media mensile più alta degli affondamenti veniva registrata in maggio, giugno e luglio del 1940, con circa 400.000 tonnellate al mese. Poi subiva una flessione, scendendo a circa 250.000.

Battaglia vittoriosa, dunque, per i sommergibili tedeschi, quella dell'Atlantico. Ma, come in altre occasioni della guerra tedesca, anche questa volta mancò lo sfruttamento a fondo del successo ottenuto. E mancò precisamente, a coronamento del martellamento aereo e del blocco sottomarino, l'invasione della Gran Bretagna.

Mentre nell'Atlantico l'Inghilterra lottava per sopravvivere, in Africa Settentrionale il suo corpo di spedizione doveva subire un grave rovescio: la ritirata dal confine egiziano a Marsa Matruh, con la perdita di Sollum e di Sidi el Barrani, sotto l'impeto offensivo delle truppe del Maresciallo Graziani. Di questa brillante, fulminea impresa ci occupiamo diffusamente nella seconda parte del presente fascicolo. Qui diremo soltanto che per la rapida preparazione, per il geniale disegno operativo e per l'eroismo e l'abnegazione delle truppe, la prima avanzata italiana in Egitto deve essere considerata tra le più belle della nostra guerra. Purtroppo la bilancia delle forze, in quel settore, s'andava spostando a nostro svantaggio e ben presto i rincalzi britannici, provenienti da tutti i paesi del Commonwealth, avrebbero scatenato sugli avamposti attendati in pieno deserto la micidiale offensiva che fra il dicembre e il gennaio mise in grave crisi tutto il nostro schieramento nell'Africa Settentrionale.





Un'intensa propaganda marinara, prima ancora dell'avvento del nazismo al potere, aveva diffuso nell'opinione pubblica tedesca un acceso spirito di rivincita. Decine e decine di volumi avevano glorificato le vittoriose imprese degli «U-Boote» fra il 1914 e il 1918, e i nomi degli affondatori, come i comandanti De La Périerre, Forstmann, Rose e il notissimo Max Valentiner, erano diventati familiari alla gioventù germanica. Anche sul piano tecnico, malgrado le limitazioni imposte dal trattato di Versailles,

i tedeschi avevano saputo tenersi al passo con le nazioni più progredite e mentre per la flotta di superficie venivano creati nuovi mezzi bellici erano nati nei cantieri di Brema, di Wilhelmshaven, di Kiel e di Amburgo i prototipi dei nuovi «U-Boote» che poi avrebbero insidiato tutti i mari del mondo. A sinistra: alla scuola dei sommergibili a Kiel, una curiosa prospettiva dei tipici berretti dei marinai germanici. A destra: l'affilato scafo di un sommergibile germanico sullo scalo, pronto al varo.



## LA GRANDE SPERANZA



La Germania iniziò la guerra con un numero relativamente limitato di sommergibili: 57 in tutto, al 3 settembre 1939. Ma un intenso programma di costruzioni permise al comando tedesco di bruciare le tappe, estendendo il raggio degli affondamenti ai mari più lontani. Particolare importanza ebbe, per la lotta nel Mare del Nord, la munitissima base aereo-navale di Helgoland che per sette anni fu una spina nel fianco dell'Inghilterra. La piccola isola (come le basi di Kiel, Wilhelmshaven, ecc.) fu sottoposta a intensissimi bombardamenti aerei che però non ne intaccarono minimamente l'efficienza. I tedeschi avevano infatti attrezzato la base con numerosi bacini sotterranei nei quali, al sicuro di ogni attacco, gli «U-Boote» potevano prepararsi alle loro micidiali missioni di

guerra. La gran parte della flotta sottomarina tedesca all'inizio del conflitto era costituita da unità di piccola e media crociera, particolarmente studiate per l'impiego operativo nel Mare del Nord, della Manica e nelle acque che circondavano la Gran Bretagna. Successivamente entrarono in servizio unità più grandi che poterono portare la loro offesa fin sulle coste americane, dalle quali partivano i convogli di rifornimenti per la Gran Bretagna. Il mattino del 5 sett. 1939, l'U-48 affonda la prima nave della seconda guerra mondiale: la «Royal Sceptre» di 5800 tonnellate. Nella foto in alto un sommergibile sullo scalo di un bacino sotterraneo di carenaggio a Helgoland, la sicura base della flotta subacquea tedesca. In basso: sommergibili tedeschi di piccolo tonnellaggio escono dall'estuario della Schelda.





Il creatore e l'animatore della flotta sottomarina tedesca fu l'ammiraglio Dönitz (a sinistra in alto), cui la sorte diede poi l'amaro compito di firmare, nel maggio del 1945, la resa della Germania. L'ammiraglio, seguendo gli insegnamenti dei suoi grandi predecessori von Tirpitz, Scheer e von Schroeder, impose agli alti comandi il proprio concetto della strategia marittima, subordinando la costruzione delle grandi navi di superficie, all'ampliamento della flotta sottomarina. Dönitz, come prima di lui von Tirpitz, diede il massimo impulso agli studi sull'impiego del siluro.

Questa arma d'offesa aveva grandemente aumentato il proprio raggio di azione, la propria velocità e la propria potenza di scoppio, in modo da neutralizzare praticamente i progressi realizzati nella protezione corazzata delle navi. A sinistra in basso: l'amm. Dönitz passa in rivista gli equipaggi prima della partenza per una missione di guerra. A destra in alto: i siluri, montati su uno speciale affusto, vengono portati sulla banchina e di qui introdotti con una gru nelle camere di lancio del sommergibile. A destra in basso: ultimati i rifornimenti, il sommergibile molla gli ormeggi.





A sinistra in alto: specie con l'oceano in tempesta, il successo della missione e la sorte stessa del sommergibile sono affidate agli occhi delle vedette che puntano continuamente le lenti dei loro binocoli su tutto l'arco dell'orizzonte. In basso a sinistra: una stretta di mano nell'Oceano. I comandanti di due sommergibili si salutano prima di allontanarsi lungo rotte opposte. Non si tratta però di un incontro fortuito. Il comando tedesco aveva infatti suddiviso le rotte dei convogli inglesi in tante zone di agguato sulle quali le unità si avvicendavano. A destra in alto: fumo in vista, a tra-

verso di prora. Il comandante è salito in torretta per controllare. Tra qualche secondo darà l'ordine di immersione rapida e il sommergibile sarà pronto all'attacco. « Posto di combattimento! ». Nella camera dei siluri il capo silurista attende il segnale del « Fuori! » che l'interfonico gli trasmetterà dalla camera di manovra ove il comandante conduce al periscopio l'attacco. Poi il soffio potente dell'espulsione, la breve corsa dell'ordigno e infine l'immane boato dello scoppio contro la fiancata della nave mercantile nemica. A destra in basso: la camera di lancio di prua di un « U-Boote ».





I britannici, di fronte alla minaccia sottomarina tedesca reagirono con la tecnica, già collaudata nel precedente conflitto, dei convogli scortati. Le unità mercantili venivano cioè raggruppate in alcuni porti, ove le raggiungevano alcune navi da guerra (incrociatori, cacciatorpediniere e cacciasommergibili) destinate alla loro protezione. Dal cielo, vigilavano aerei attrezzati con speciali bombe di profondità. Per difesa dai sommer-

gibili gli inglesi avevano anche perfezionato gli idrofoni, speciali apparecchi acustici che segnalavano la presenza dei sommergibili in movimento. L'organizzazione dei convogli e l'affinarsi della tecnica antisommergibile consentì ai britannici di arginare, per un certo periodo, lo stillicidio delle perdite. Ma ben presto i tedeschi adottarono una nuova tattica: quella di attaccare i convogli in massa come « branchi di lupi ».





## L'ULTIMO VIAGGIO

Con l'occupazione delle basi norvegesi, belghe, olandesi e francesi, i tedeschi furono in grado di intensificare, in una misura senza precedenti, la lotta al traffico britannico. In breve tempo, infatti, dalla fine di maggio ai primi di luglio, venivano affondate ben 600 mila tonnellate di naviglio il che portava il totale degli affondamenti a oltre 4 milioni di tonnellate. La cifra di fonte germanica fu smentita dall'Ammiragliato, ma i britannici ammisero tuttavia la gravità delle perdite subite. Col siluro e col cannone gli « U-Boote » disseminarono l'Atlantico e il Mare del Nord di

rottami e di naufraghi. In alto a sinistra: la emozionante foto al periscopio di un piroscampo carico di munizioni che salta in aria. Al centro a sinistra: una foto britannica mostra una nave da carico silurata che si inabissa mentre i naufraghi si allontanano a bordo di una scialuppa. In basso a sinistra: la fine di un mercantile centrato da un siluro tedesco. A destra in alto: il rientro del sommergibile del Comandante Hartmann che in una sola crociera affondò 45.000 tonnellate di naviglio inglese. In basso un eccezionale documento: l'attimo drammatico di un siluramento in superficie.





Nel corso del 1940, quando la guerra sottomarina cresceva di intensità, gli «U-Boote» divenivano un vero e proprio incubo per le navi britanniche. In tutte le rotte, i «lupi» di Dönitz affrontavano le navi isolate e i convogli con i loro micidiali siluri e talvolta anche a cannonate, per risparmiare questi ultimi. Gli affondamenti effettuati in superficie, dopo un duello a colpi di cannone, erano preferiti dagli «U-Boote» quando i mercantili non erano scortati. Nelle foto: tre drammatiche visioni della battaglia dell'Atlantico. In alto: lo scoppio di un siluro contro una nave britan-

nica. Al centro: un piroscafo inglese compie il suo ultimo viaggio verso l'abisso. All'impiego dei sommergibili e delle navi corsare, nella «Battaglia dell'Atlantico» i germanici avevano aggiunto quello degli apparecchi da bombardamento che, su segnalazione degli «U-Boote», raggiungevano in prossimità della costa, i resti dei convogli attaccati. Uno dei colpi più duri inferti dall'aviazione tedesca al traffico britannico fu l'affondamento del transatlantico «Lancastria», il 26 luglio 1940, con cinquemila soldati a bordo. In questa drammatica fotografia inglese è evidente la tragedia dei naufraghi.

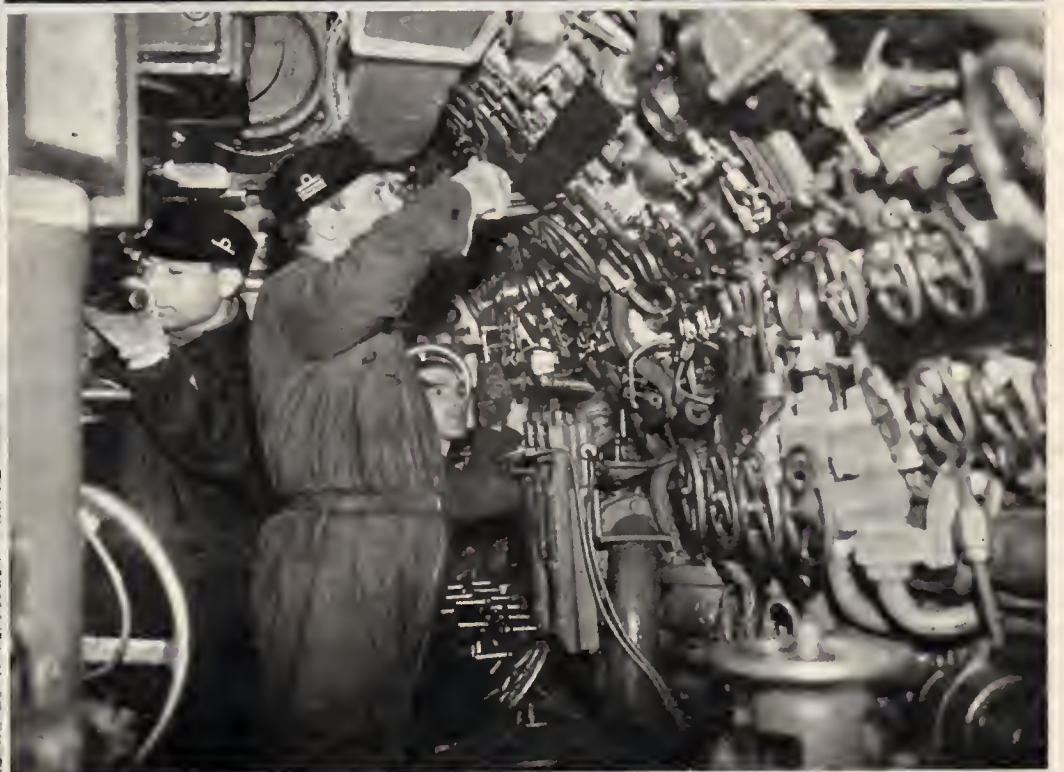




Anche l'Italia partecipò, con le sue unità oceaniche, alla Battaglia dell'Atlantico. 26 sommergibili superarono infatti, malgrado la sorveglianza britannica, lo stretto di Gibilterra, raggiungendo poi senza perdite, la base navale di Bordeaux, magnificamente attrezzata dai servizi della nostra marina e di quella germanica. Il forzamento di Gibilterra, effettuato in

immersione senza che i britannici potessero efficacemente opporvisi, fu da solo un'impresa memorabile che ottenne anche il riconoscimento dell'avversario. Nella foto in alto: un sommergibile oceanico da 1265 tonnellate con 8 lanciasiluri. Nelle foto in basso: due momenti della navigazione in superficie di nostri sommergibili in missione di guerra nell'Atlantico.





I sommergibili italiani nella base di Bordeaux, chiamata "Betasom", si fecero subito stimare dai marinai tedeschi per il loro coraggio e per la loro perizia tecnica. Infatti, dopo un breve periodo di acclimatamento, essi riportarono importanti successi nella lotta contro il traffico avversario. La notizia della prima vittoria — e fu una sorpresa per gli ambienti navali di tutto il mondo — la recò il Bollettino di guerra n. 71 il 18 agosto 1940

e riguardava l'affondamento di una petroliera di 9000 tonn. Con quell'episodio cominciava per gli italiani dell'Atlantico una lunga avventura di gloria e di sacrificio. Nella foto in alto a destra: il suggestivo rito della messa nella camera dei siluri, prima della partenza. Al centro: la camera di manovra durante la navigazione. In basso a destra: un rifornimento ai tubi di lancio di prua. A sinistra: su una banchina di Bordeaux si imbarcano i siluri.



## LA BASE DI "BETASOM".



Nella foto in alto: nel porto di Bordeaux un sommergibile italiano rientra vittorioso. Dalle navi alla fonda e dai sommergibili che attendono il loro turno, gli equipaggi schierati in coperta danno il saluto alla voce ai camerati che tornano dopo una missione che talvolta aveva la durata di quattro mesi. A sinistra in basso: l'Ammiraglio Falangola, Comandante in Capo della

Squadra Sommergibili. Al centro: il Comandante Dominici, col sommergibile « Finzi » fu il primo a superare lo stretto di Gibilterra. A destra: il Comandante Leoni, col « Malaspina » — dopo essere precipitato a 175 metri di profondità nell'attraversare lo stretto — fu il primo a far udire la voce di un cannone italiano nell'Atlantico affondando una petroliera di 17.500 tonnellate.





Malgrado le notevoli differenze fra la guerra nel Mediterraneo e quella nell'Atlantico, i sommergibili italiani conseguirono molte importanti vittorie fin dalle prime missioni. I nomi dei nostri migliori siluratori atlantici, ripetuti tante volte dai bollettini di guerra, resteranno impressi nei cuori di tutti i migliori italiani: Longobardo, Tosoni-Pittoni, Grossi, Fecia di Cossato, Gazzana, Leoni, Todaro, Pollina, Giovannini, Longancsi, Prini,

Piomarta e altri. In alto: alla tastiera elettrica il silurista è pronto a premere il corrispondente pulsante per il quale riceverà dal Comandante l'ordine «fuori»! Nella foto al centro: l'attimo eccezionale in cui il siluro esplode contro il fianco della nave nemica sollevando una fontana d'acqua. In basso: una grossa petroliera cannoneggiata ed incendiata da un nostro sommergibile, inizia il suo ultimo viaggio verso gli abissi dell'oceano.





**3 settembre 1940.** Dopo alcuni mesi di intensa guerra sottomarina la Gran Bretagna comprese che con i mezzi a sua disposizione non avrebbe potuto arrestare il ritmo degli affondamenti. Ai convogli mancava un'adeguata protezione da parte del naviglio sottile che era in gran parte severamente impegnato nel Mediterraneo contro la Marina Italiana. L'Inghilterra decise quindi di intavolare trattative con gli Stati Uniti per ottenere la cessione di 50 cacciatorpediniere di vecchio tipo, della classe « Flush Deck », inabili all'impiego in squadra, ma ancora adatti alla guerra contro i sommergibili. Il Presidente Roosevelt, praticamente già schierato al fianco dell'Inghilterra, accolse la richiesta disponendo la cessione delle unità rice-

vendo come contropartita l'affitto per 99 anni di cinque basi navali ed acree britanniche nelle Antille e nell'America Centrale. Con le unità cedute dagli Stati Uniti e con quelle costruite a ritmo continuo dai cantieri navali metropolitani, la Gran Bretagna poté rafforzare sensibilmente, malgrado le perdite, la consistenza della sua flotta. Ma gli affondamenti ad opera dei sommergibili italiani e tedeschi continuarono ugualmente. Anzi, nell'agosto del 1940, l'Ammiragliato doveva ammettere che le perdite si erano triplicate. Nella foto in alto: le unità schierate nel Philadelphia Navy Yard prima della partenza per l'Inghilterra. In basso: un caccia britannico, individuata la posizione di un sommergibile lancia una bomba di profondità.



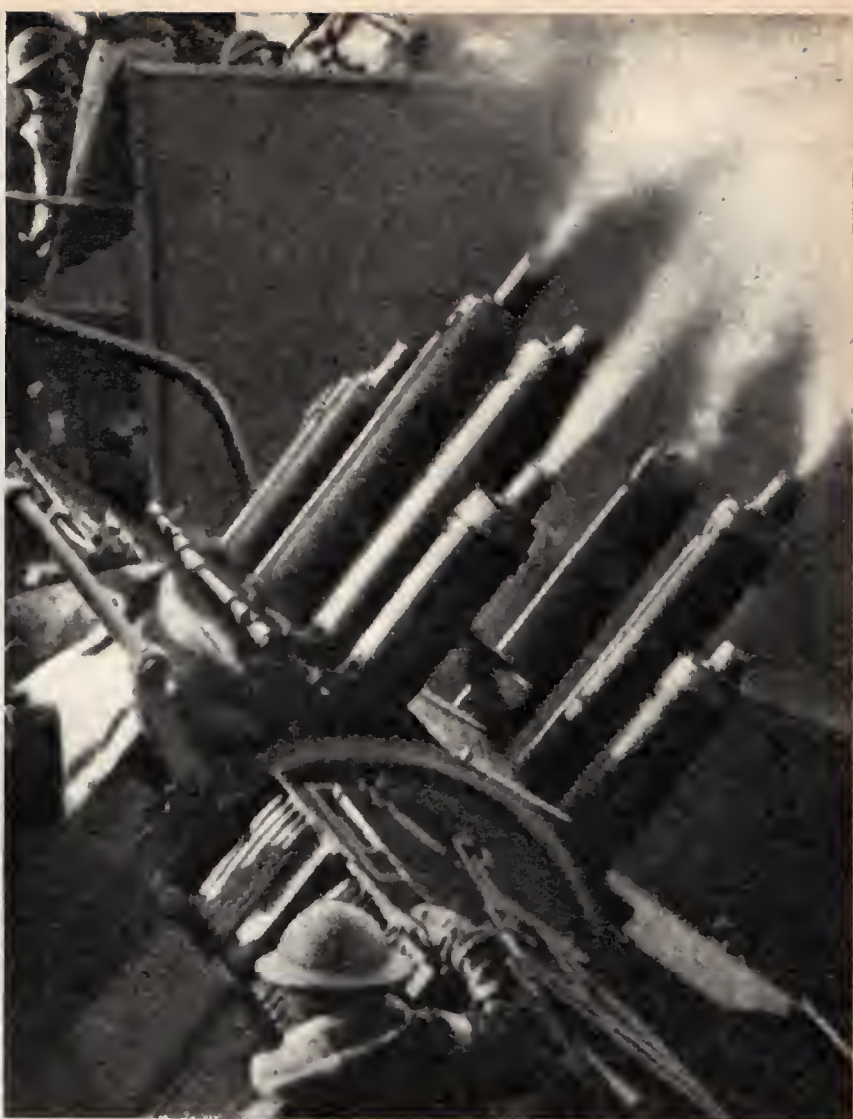
## L'INGHILTERRA SI DIFENDE



17 agosto 1940. Il governo del Reich proclama il blocco delle isole britanniche e la guerra sottomarina ad oltranza. La grave misura era stata resa necessaria dall'avvenuto armamento dei piroscafi britannici e dall'impossibilità per i sommergibili tedeschi, di rispettare, senza pericolo, le norme internazionali di guerra sul mare. Al nuovo colpo i britannici reagirono con l'abituale flemmatica decisione, intensificando le crociere protettive e munendo i convogli di nuove armi anti-sommergibili. Nella foto in alto: Re Giorgio VI reca a bordo di una nave da guerra il suo saluto agli equipaggi impegnati nelle lunghe navigazioni di scorta ai convogli che

facevano la spola tra Inghilterra e America. Ma anche i britannici impiegarono con successi la loro notevole flotta sottomarina contro il traffico avversario che era ridotto, per quanto riguarda i tedeschi, ai collegamenti fra la Germania e la Norvegia e al cabotaggio lungo le coste fiamminghe e francesi. Nella foto in basso a sinistra: il Tenente di Vascello Bickford che al comando del sommergibile «Salmon» affondò un incrociatore tedesco presso la base navale germanica di Helgoland. In basso a destra: una flotta di sommergibili britannici si rifornisce di nafta, munizioni, acqua, viveri e siluri presso la nave appoggio «Maidstone».





Il Mediterraneo fu, per tutto il 1940, il principale teatro della guerra aereo-navale, in quanto gli esercizi belligeranti si fronteggiavano soltanto in Libia e nell'Impero. I britannici, appoggiandosi alle loro formidabili basi di Gibilterra, Malta, Alessandria e Cipro, compirono notevoli sforzi per troncane il flusso dei rifornimenti italiani alle truppe operanti in Cirenaica, ma senza riuscirvi, grazie alla vigilanza della Marina e dell'Aviazione che inflissero all'avversario gravi perdite. Gli italiani, per parte

loro, sottoposero le basi britanniche ad un intenso martellamento aereo, cercando di neutralizzarle. Particolarmente colpite furono Malta ed Alessandria. In alto a sinistra: nostri bombardieri sulla munitissima base inglese di Malta. Contro di essa si accanirono per mesi le nostre formazioni. A destra: aspetti della reazione inglese: mitragliatrice a otto canne. In basso: una foto della nostra ricognizione aerea sulla munita rada di Alessandria, gremita dalle navi britanniche duramente impegnate in Mediterraneo.



## L'ARBITRATO DI VIENNA



Come abbiamo già ricordato, il 27 giugno 1940 il commissario agli esteri dell'Unione Sovietica, Molotov, presentava alla Romania una nota con la quale rivendicava, «nell'interesse di ristabilire la verità» e di liquidare «le questioni ereditate dal passato», i diritti dell'URSS su due regioni romene: la Bessarabia e una parte della Bucovina. Mentre il Consiglio della Corona di Bucarest chiedeva al governo russo di voler fissare una data per l'inizio di trattative, i sovietici procedevano senz'altro all'occupazione dei territori contestati. La Romania, isolata diplomaticamente, malgrado la «garanzia» britannica che le era stata concessa nel 1939, non poteva fare altro che ritirare le proprie truppe. Ma la sua tragedia non

si era ancora compiuta: nel successivo mese di agosto si facevano avanti, rivendicando l'una la Transilvania e l'altra la Dobrugia, Ungheria e Bulgaria. Si arrivava così all'Arbitrato di Vienna, col quale le potenze dell'Asse decidevano di risolvere la vertenza riconsegnando all'Ungheria la Transilvania, mentre la Bulgaria otteneva la Dobrugia meridionale. In compenso l'Asse garantiva a sua volta il rimanente territorio nazionale romeno, che le varie annessioni avevano però ridotto di un terzo, con la sottrazione di buona parte delle regioni acquistate dalla Romania nella prima guerra mondiale. In alto: Ribbentrop e Ciano firmano l'Arbitrato di Vienna. In basso: il reggente Horthy, alla testa degli «Honved» entra in una città transilvana.



## LA CAMPAGNA D'EGITTO



Dal giugno al settembre del 1940 le operazioni in Africa Settentrionale segnarono una stasi quasi completa. Sia gli italiani che i britannici andarono però rinforzando il loro schieramento per trovarsi nelle migliori condizioni possibili al momento dell'attacco avversario. I britannici non ritenevano possibile un'offensiva italiana nel periodo estivo e consideravano i mesi dal novembre al marzo come i più propizi per un eventuale attacco. Lo Stato Maggiore di Roma, invece, forse nel timore di essere prevenuto dall'avversario, sollecitò parecchie volte il Maresciallo Graziani affinché iniziasse al più presto l'investimento del fronte britannico. Il comandante delle nostre truppe in Libia, pur essendo contrario all'operazione offensiva, poiché giudicava le forze a sua disposizione insufficienti ad un attacco a fondo, soprattutto a causa della carenza di unità corazzate

adatte alla guerra nel deserto, preparò meticolosamente l'azione intensificando anzi la preparazione non appena il servizio di informazioni diede notizia di importanti concentramenti di truppe britanniche nel Delta del Nilo. L'Impero britannico aveva infatti chiamato a raccolta tutte le forze del Commonwealth: dal Sud Africa alla Nuova Zelanda, all'Australia. Particolarmente notevole fu il contributo, in uomini e mezzi, dei contingenti australiano e neozelandese che inviarono in Africa Settentrionale un corpo di spedizione agguerritissimo, il famoso ANZAC, già celebre dalla prima guerra mondiale. Nella foto a sinistra in alto: il Generale australiano Staff, comandante dell'ANZAC. A destra: Anthony Eden — Ministro degli Esteri britannico — giunto in volo a Suez dà il benvenuto dell'Inghilterra ai soldati australiani. In basso: i neo-zelandesi sbarcano in Egitto.

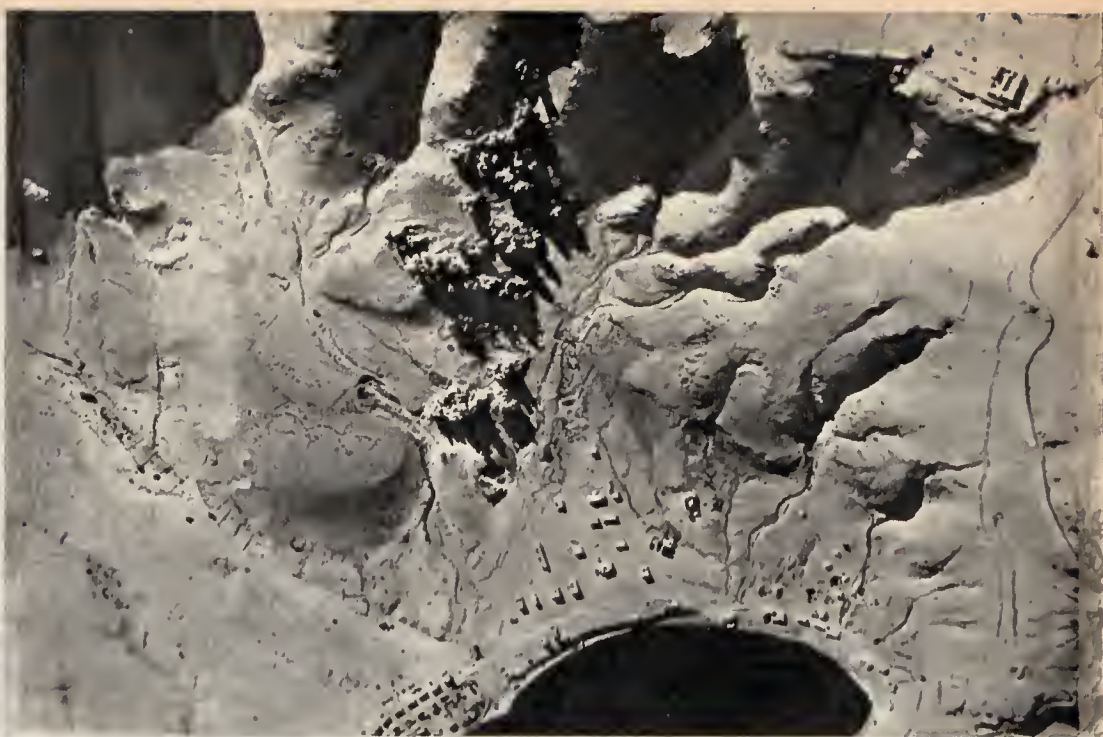
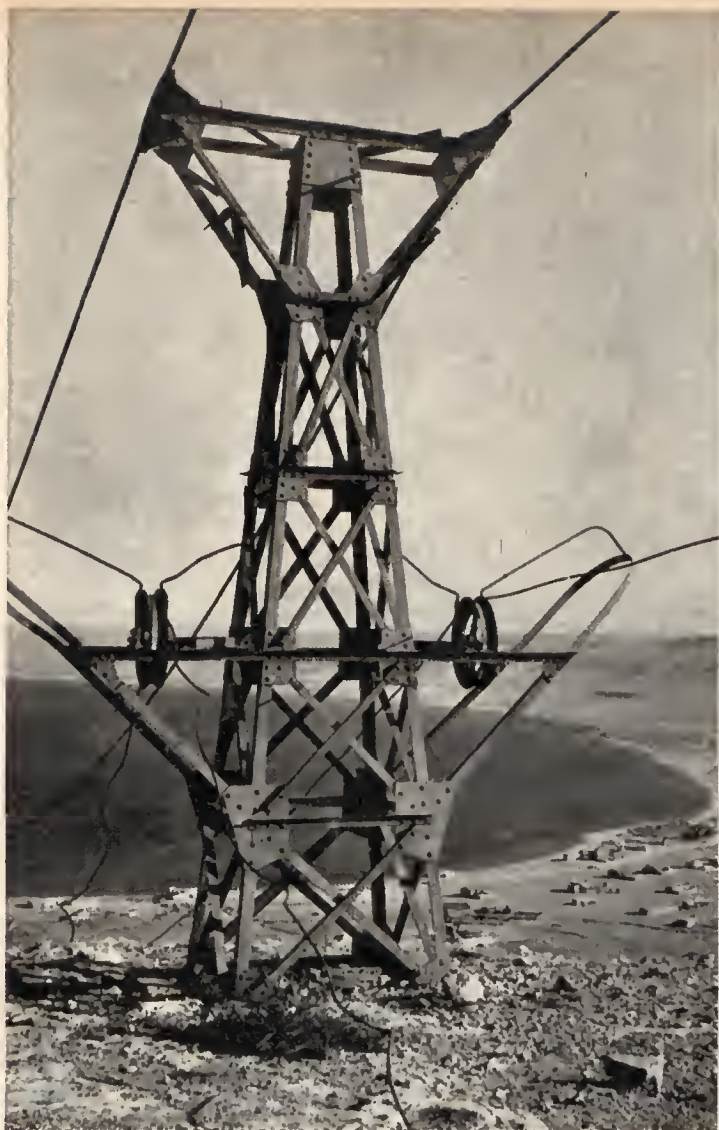




I britannici schierarono fra Sollum e Bardia l'intera 7ª divisione corazzata, la prima unità organica di carri armati che operò in Africa Settentrionale. Altre truppe corazzate andavano intanto concentrandosi fra Alessandria e il Cairo, nonché nella Zona del Canale che si trasformò in un formidabile arsenale. L'intero peso della potenza mondiale britannica si spostava sul fronte tenuto dagli italiani. Nei primi giorni di settembre l'attività delle pattuglie al confine egiziano si fece più intensa,

preludio alla grande battaglia che di lì a poco sarebbe divampata su tutto l'arco del fronte. Nella foto in alto: unità corazzate britanniche al Cairo. Nella foto in basso: una delle famose camionette con le quali i britannici compivano soprattutto di notte, fastidiose incursioni nelle nostre retrovie. Le camionette, ottimamente equipaggiate per lunghi raids nel deserto, erano armate con mitragliere. Agivano talvolta isolate ma più spesso in gruppi piombando improvvisamente sui nostri capisaldi.





13 settembre 1940. Il Maresciallo Graziani, completati i preparativi, dà il segnale dell'attacco. In questa operazione, gli italiani impiegavano le seguenti divisioni: « Cirene », « Catanzaro », « Marmarica », div. CC.NN. « 28 Ottobre », « 23 Marzo » e « 3 Gennaio », « 1<sup>a</sup> » e « 2<sup>a</sup> » divisione libica. Il piano operativo prevedeva lo spostamento della direttrice principale dell'attacco stesso verso l'interno, in modo da creare i presupposti per un'azione avvolgente delle forze avversarie nella seconda fase, con una rapida puntata su Sidi el Barrani. Era stata preferita questa impostazione tattica in quanto il Comando temeva che operando lungo la strada costiera le nostre truppe potessero essere investite anche dal mare, venendosi così a trovare

fra due fuochi. Ma le truppe impiegate nell'azione di avvolgimento ben presto impegnate da un'importante formazione corazzata britannica, mentre altri contingenti motorizzati avversari erano segnalati in rapido concentramento. In alto a sinistra: gli impianti della teleferica di Sollum distrutti dal tiro della nostra artiglieria. In basso a sinistra: battaglioni di lavoratori seguono l'avanzata delle truppe costruendo le strade indispensabili alle comunicazioni. In alto a destra: il massiccio bombardamento di Sollum. Al centro reparti motorizzati di bersaglieri in avanscoperta. In basso a destra: reparti libici in avanzata, nell'impervia pietraia dell'interno, nell'azione avvolgente che mise in crisi l'intero schieramento britannico.

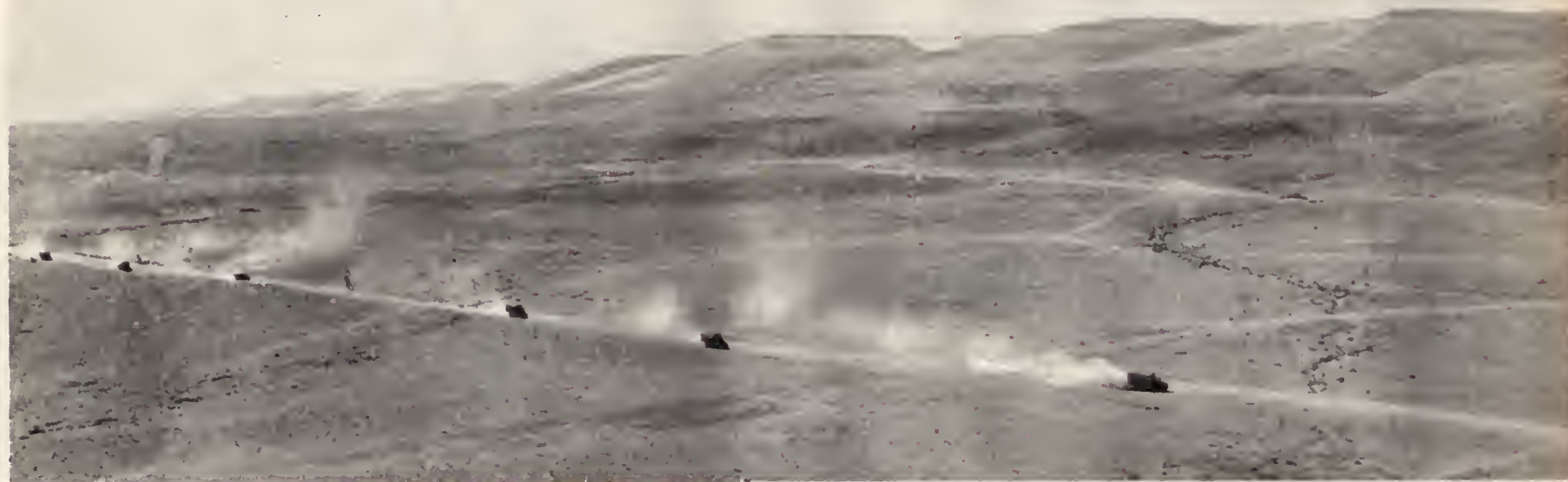




Tale fatto, nonché le perdite subite dalle truppe libiche che costituivano il nerbo della colonna, decisero Graziani ad un immediato cambiamento del disegno tattico. Tutte le forze disponibili furono infatti concentrate verso il mare da dove, seguendo la strada costiera, piombarono di sorpresa su Sollum e sull'Halfaya. Il primo successo era così ottenuto. Si trattava ora di sfruttarlo a fondo, tagliando fuori i britannici dalle loro basi e costringendoli a ritirarsi verso la lontana Marsa Matruh. Infatti lo sforzo offensivo italiano continuò così sulla direttrice costiera come su quella interna, puntando decisamente verso Sidi el Barrani. La sera del 13, dopo dodici ore di offensiva, le nostre truppe erano già a

25 chilometri a sud-est di Sollum ed il giorno successivo a Bug Bug, dove un imponente concentramento di artiglieria cercò invano di fermarle. Il 16, nelle prime ore del pomeriggio, gli italiani entravano a Sidi el Barrani. In alto a sinistra: una colonna di fanteria in marcia verso Sollum. In quei giorni la temperatura micidiale toccò punte di 50°. Alcuni reparti furono costretti per oltre una settimana a razionare l'acqua: un litro a testa al giorno. Al centro: carri leggeri italiani avanzano nell'imperversare del ghibli. In basso a sinistra: in un campo di fortuna i nostri piloti tengono rapporto prima di una missione di bombardamento contro le truppe britanniche in ritirata. A destra: il Maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani.





Così appariva ai nostri aerei da ricognizione la base britannica di Sidi el Barrani (foto in alto), uno dei più muniti capisaldi alle porte dell'Egitto. Ancora poche ore e, travolto ogni tentativo di resistenza nemica, la sua occupazione sarà un fatto compiuto. Le colonne motorizzate che procedevano rapidamente sulla strada costiera furono impegnate negli ultimi furibondi combattimenti dalle retroguardie nemiche. Nella foto al

centro: una colonna italiana avanza, protetta dalla instancabile abnegazione dell'aviazione. L'ultimo tentativo di resistenza ad oltranza dei britannici si ebbe ad una ventina di chilometri da Sidi el Barrani ma si risolse in un grave scacco per le truppe inglesi, le quali lasciarono sul terreno numerosi mezzi corazzati e meccanizzati, distrutti dall'artiglieria e dall'aviazione. Nella foto in basso: una batteria britannica distrutta.



## GLI INGLESI IN FUGA



16 settembre 1940. Sidi el Barrani è raggiunta (foto in alto). L'offensiva italiana si conclude così con un pieno successo, malgrado la limitatezza dei mezzi, l'asperità del terreno e l'imponenza della preparazione nemica. Ma nuovi problemi si affacciano per le nostre truppe, attestate ora in pieno deserto, lontane più di cento chilometri dalle loro più vicine basi

cirenaiche. Era stata appunto la situazione logistica a fermare lo slancio dell'offensiva. Un giorno il bollettino di guerra aveva detto: «In Africa Settentrionale, i carri armati britannici sono stati inchiodati sulla linea di confine». L'eccezionale fotografia in basso testimonia della verità di quell'affermazione. Quel giorno gli anticarro italiani avevano fatto mirabilia!

Pubbl. settimanale - Dir. Resp.: Pietro Caporilli - Autoriz. Trib. Roma n. 5784 Reg. Stampg - Redaz. in Roma, Via Federico Cesi, 12 - Tel. 351.677 - Spedizione in abb. post. gr. 11 - Diffusione: «Messaggerie Primo Parrini», Roma. Tutti i diritti riservati - Nell'ultimo fascicolo saranno citate le fonti alle quali si è attinto per compilare l'opera - Stampa: "CRONOGRAPH" - Roma.



Africa Settentrionale 1940:  
Pedicure dopo la veloce ritirata



Prezzo  
L. 150